Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10406**

18. Wahlperiode 22.11.2016

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Ekin Deligöz, Anja Hajduk, Dr. Tobias Lindner, Kerstin Andreae, Matthias Gastel, Britta Haßelmann, Dieter Janecek, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Beate Müller-Gemmeke, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/9200, 18/9202, 18/9812, 18/9824, 18/9825, 18/9826 –

Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2017 (Haushaltsgesetz 2017)

hier: Einzelplan 12

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Verkehrspolitik muss endlich ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Rund 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen gehen auf den Verkehr zurück. Während in allen übrigen Sektoren die CO_2-Emissionen zurückgehen, sind diese im Verkehrssektor in den letzten sieben Jahren kontinuierlich angestiegen. Um die Klimaziele von Paris einhalten zu können, muss in der Verkehrspolitik jetzt schnell und entschlossen gehandelt werden. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, eine Verkehrswende und den damit verbundenen Strukturwandel einzuleiten.
Anstelle einer klimapolitisch ambitionierten Verkehrspolitik brachten die letzten drei Jahre unter Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt das Theater um eine ausländerfeindliche und europarechtswidrige PKW-Maut, den Abgasskandal und einen Bundesverkehrswegeplan, der die Betonpolitik des letzten Jahrhunderts fortsetzen soll. Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Bereich Verkehr und Ansatzpunkte einer Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität sucht man im Haushaltsentwurf 2017 vergeblich. Alexander Dobrindt denkt beim Thema Mobilität ausschließlich an das

Auto und an Straßenbau. Der Radverkehr, und Schienen- und der öffentliche Personennahverkehr werden vernachlässigt.

Bundesverkehrswegeplan 2030: Bundesregierung plant für die Vergangenheit

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 erfüllt die Anforderungen an eine nachhaltige Infrastrukturpolitik nicht. Er ist nicht zukunftsfest und ignoriert längst vereinbarte Klima- und Umweltziele.

Ein Gesamtnetzdenken fehlt dem Plan genauso wie eine eindeutige Priorisierung der Bauvorhaben, etwa zur Etablierung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen im Personenverkehr und leistungsfähigen Güterverkehrstrassen. Mehr als die Hälfte der im Vordringlichen Bedarf vorgesehenen Bundestraßenprojekte hat keine Bedeutung für das Gesamtnetz. Statt einer klaren Rangfolge gibt es nur unverbindliche Kategorien. Auch beim vielzitierten Vorsatz „Erhalt vor Neubau“ bleibt der Plan bei bloßen Ankündigungen. Dies zeigt sich auch im Haushaltsentwurf 2017: Die Erhaltungsmittel liegen weit unter den Vorgaben der eigenen Erhaltungsbedarfsprognose.

Der Bundesverkehrswegeplan muss zu einem Bundesnetzplan weiterentwickelt werden. Dieser Netzplan muss die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes, sowie den Klima- und Umweltschutz in den Mittelpunkt stellen.

ÖPNV stärken – Mehr Fahrgäste für Bus und Bahn mit dem Zukunftsprogramm Nahverkehr

Eine moderne Verkehrspolitik setzt auf eine optimale Vernetzung der Verkehrsmittel. Die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist in vielen Städten und Regionen Deutschland jedoch in einem schlechten Zustand und genügt längst nicht mehr heutigen Ansprüchen. Die Herausforderungen des Ausbaus und der Sanierung des öffentlichen Nahverkehrs müssen endlich angepackt werden. Der Bund muss hier seiner Verantwortung gerecht werden und verlässlich mehr Mittel bereitstellen, um die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs zu sanieren, zu modernisieren und zu erweitern. Die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, die Attraktivität öffentlicher Verkehrsangebote deutlich zu erhöhen und Kapazitäten für steigenden Fahrgastzahlen zu schaffen.

Elektromobilität für alle Verkehrsträger

Zentraler Pfeiler der Verkehrswende ist der Umstieg auf Elektromobilität auf Basis erneuerbarer Energien. Die Bundesregierung fördert jedoch ausschließlich Elektromobilität im Automobilbereich – und das nicht einmal erfolgreich. Ihre Kaufprämie für Elektroautos ist ein Rohrkrepierer der sozial ungerecht finanziert wird und keine ökologische Lenkungswirkung entfaltet. Andere Bereiche der Elektromobilität wie Lastenräder, Busse oder Bahnen ignoriert die Bundesregierung. .

Diese einseitige Förderpolitik muss durch einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatzes ersetzt werden. Die im Energie- und Klimafonds vorgesehenen Mittel zum Kauf elektrisch betriebener Fahrzeuge in Höhe von 192 Millionen Euro müssen für eine breiter angelegte Förderstrategie zugunsten aller Verkehrsträger verwendet werden. Um den Umweltvorteil des ÖPNV noch zu steigern, muss der Schwerpunkt der Förderung ein Marktanreizprogramm für E-Bussen sein. Ebenso muss die Elektrifizierung der Schiene eine größere Rolle spielen. Noch immer fahren zu viele Dieselloks, vor allem auf Nebenstrecken.

Radverkehr stärken

Der Ausbau des Radverkehrs trägt dazu bei, Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten und insbesondere die Lebensqualität in Städten zu erhöhen. Eine flächendeckende intakte Radinfrastruktur und Radschnellwege müssen daher die gemeinsame Aufgabe

von Bund, Ländern und Kommunen sein. Bisher kommt der Bund seiner Verantwortung weder beim Ausbau der Radwege an Bundesstraßen noch bei der Etablierung überregionaler Radwegenetze nach. Dazu gehört auch, in Absprache mit den Ländern einheitliche Standards für Radschnellwege zu definieren und bedeutende Vorhaben finanziell zu unterstützen.
Vor allem in städtischen Ballungsgebieten sorgen Lieferverkehre für eine hohe Verkehrsbelastung. Lastenräder können dazu beitragen, diese Belastung zu senken und sind besonders für die „letzte Meile" eine gute Alternative zum Lieferwagen. Um mehr Menschen die Nutzung elektrischer E-Lastenräder zu ermöglichen, muss der Bund ein zeitlich befristetes Förderprogramm zur Umsetzung von Sharing-Konzepten auflegen und den Aufbau einer Verleih-Infrastruktur fördern.

Schiene statt Straße – Verkehre verlagern
Um die Klimaziele einzuhalten ist eine umfassende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene notwendig. Der Güterverkehr auf der Schiene ist bis zu fünfmal klimafreundlicher als auf der Straße.
Dennoch fördert die Bundesregierung weiterhin einseitig den Gütertransport durch den LKW. Der Anteil des LKW-Verkehrs am Gütertransport ist den letzten Jahren stetig gewachsen und liegt mittlerweile bei über 70 Prozent, während die Schiene bei einem Anteil von 17 Prozent stagniert. Verkehrsminister Dobrindt verfolgt hier die falsche Strategie zulasten des Klimaschutzes und zulasten der Menschen, die an Fernverkehrsstraßen leben.
Die Zeit drängt: Es müssen endlich die politischen Rahmenbedingungen für ein langfristiges und dauerhaftes Wachstum des Schienenverkehrs geschaffen werden. Dazu gehört etwa, die Produktivität im Schienengüterverkehrs durch den Ausbau überlasteter Strecken, das Beheben von Engpässen und den Aufbau eines deutschlandweites 740-Meter-Netz gezielt zu erhöhen und die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs zu stärken. Durch eine Ausweitung der Lkw-Maut, die Einbeziehung von Fernbussen in die Infrastrukturfinanzierung und eine stufenweise Aufhebung der Privilegien des Flugverkehrs bei der Energiebesteuerung wird der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern fairer. Die Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene muss durch frühzeitige Bürgerbeteiligung und umfassenden Lärmschutz verbessert werden.

ÖPP: Bauen auf Kosten der kommenden Generationen
Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) sollen nach dem Willen der Großen Koalition ein großes Revival erleben. Das Haushaltsrecht setzt einen festen Rahmen und klare Vorgaben für staatliche Aufträge an die Privatwirtschaft: Wirtschaftlichkeit, politische Kontrolle und Transparenz sind elementar. Aus den Erfahrungen ist bekannt: ÖPP-Projekte als Finanzierungsalternative staatlicher Aufgaben werden politisch nur unzureichend kontrolliert, sind intransparent und im Vergleich zur Finanzierung durch die öffentliche Hand unwirtschaftlich. Das haben Bundesrechnungshof und Länderrechnungshöfe anhand von Projekten nicht nur im Straßenbau, sondern auch im Hochbau dargelegt. So belegen Berechnungen des Bundesrechnungshofs, dass fünf der sechs vergebenen ÖPP-Projekte der zweiten Staffel um insgesamt über 1,9 Milliarden Euro teurer sind, als ein konventioneller Bau. Auch konnten die gesamtwirtschaftlichen Nutzeneffekte der ÖPP-Variante, die das Bundesverkehrsministerium hervorhebt, diese Kostennachteile nicht ausgleichen. Für den Steuerzahler ist eine solche Lösung teuer. Hinzu kommt, dass diese Projekte auch mittelstandsfeindlich sind, denn zum Zug kommen hier nur wenige Großunternehmen. Mit dieser extrem teuren Form der Infrastrukturfinanzierung umgeht die Bundesregierung die verfassungsrechtlich vorgegebene Schuldenbremse. Anstatt ÖPP zu forcieren, sollte der Staat vielmehr klare Prioritäten bei den Investitionen im Haushalt setzen und Anreize dafür schaffen, das private und unternehmerische Investitionsklima in Deutschland zu verbessern. Vor

diesem Hintergrund ist es unverantwortlich, dass die Bundesregierung eine „Neue Generation ÖPP" im Straßenbau auf den Weg bringt.

Intransparenz beenden – Vermögensbilanz im Verkehrsetat einführen
In der gegenwärtigen Haushaltssystematik wird der Vermögensverzehr im Haushalt nicht abgebildet. Das vorhandene Anlagevermögen erleidet durch Nutzung und Alter andauernd Wertverluste. Da eine Aufstellung des Infrastrukturzustands und Erhaltungsbedarfs in der bestehenden kameralen Haushaltssystematik nicht erfolgen muss, neigt die gegenwärtige Struktur des Bundeshaushaltes zu teuren Neuinvestitionen. Für laufende Erhaltungsmaßnahmen stehen strukturell zu wenige Mittel zur Verfügung. Der Einzelplan 12 muss deswegen deutlich transparenter werden und den Vermögensverzehr der Verkehrsinfrastruktur abbilden. Die Infrastrukturvermögenswerte müssen kaufmännisch nach den Prinzipien des Handelsgesetzbuches erfasst werden und als jährliche Bilanz zusammen mit dem Entwurf für den jeweils kommenden Haushalt offen gelegt werden

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- das GVFG-Bundesprogramms zu einem „Zukunftsprogramm Nahverkehr", ausgestattet mit insgesamt einer Milliarde Euro pro Jahr, weiterzuentwickeln und für Sanierungsmaßnahmen und mehr Verkehrsverlagerung auf Bus, Bahn und Fahrrad zu öffnen;
- die Förderung der Elektromobilität verkehrsträgerübergreifend auszuweiten, ein Elektrifizierungsprogramm bei der Schiene und ein Marktanreizprogramm für E-Bussen aufzulegen sowie kommunale Citylogistikkonzepte auf Basis von E-Fahrzeugen undLastenrädern zu fördern;
- eine flächendeckende Radinfrastruktur zu fördern und hierfür die Mittel für Ausbau der Radwege an Bundesstraßen auf 200 Millionen Euro zu verdoppeln sowie einen neuen Haushaltstitel für überregionale Radschnellwege mit einem Volumen von 100 Millionen Euro zu schaffen;
- die LKW–Maut auf alle außerörtlichen Bundesstraßen und auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auszuweiten;
- die Mittel für den Lärmschutz an Bundesschienenwegen auf 200 Millionen Euro anzuheben;
- nach einer erneuten Überprüfung den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans zu einem Bundesnetzplan weiterzuentwickeln, der die Leistungsfähigkeit eines verkehrsträgerübergreifenden bundesweiten Vorrangnetzes sichert und ökologisch wie ökonomisch nachhaltige Mobilitätsangebote fördert;
- den Empfehlungen des Bundesrechnungshofs zu folgen und keine neuen ÖPP-Vorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen zu planen oder zu beginnen und die hierfür im Bundeshaushalt 2017 vorgesehen Mittel zu streichen.
- die Infrastrukturvermögenswerte kaufmännisch nach den Prinzipien des Handelsgesetzbuches zu erfassen und als jährliche Bilanz zusammen mit dem Entwurf für den jeweils kommenden Haushalt offenzulegen.
- den Grundsatz „Erhalt vor Neubau" konsequent durchzusetzen und hierfür Haushaltsmittel umfassend von Neu- und Ausbau in den Erhaltungstitel umzuschichten und die einzusetzenden Mittel für den Erhalt eng an den Vermögensverlust der Verkehrswege zu orientieren.

Berlin, den 21. November 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion